

abrir informacion oral para oír á cuantas personas juzguen conveniente; y ha fijado, por último, los plazos en que los interrogatorios deben ser contestados y remitidos á la Comision. Segun estos acuerdos, se fija en dos meses el plazo para la remision de las contestaciones relativas á los tejidos de lana, y en tres para las correspondientes al derecho diferencial de bandera, siendo mayor este último, porque la cuestion es mas compleja y los datos que exige mas numerosos que los relacionados con la clasificacion y valores de las telas de lana; debiendo advertirse que ambos plazos se empiezan á contar desde el dia en que los interrogatorios se publiquen en la GACETA DE MADRID.

La Comision, al remitir á U. . . los adjuntos interrogatorios é invitarle á que tome parte en estas cuestiones, no duda de que la prestará con el mayor celo y eficacia el valioso concurso de su ilustracion y conocimientos.

Dios guarde á U. . . muchos años.

Madrid, 12 de Noviembre de 1878. — El Vice-presidente, *Pedro Nolasco Auriol*. — El Secretario, *Pedro Alcántara de Ezeiza*.

Sr. . . . .

### INTERROGATORIOS

QUE CON ARREGLO Á LOS ARTÍCULOS 20 Y 29 DE LA LEY VIGENTE DE PRESUPUESTOS, FORMULA LA COMISION ESPECIAL ARANCELARIA CREADA POR REAL DECRETO DE 8 DE SETIEMBRE ÚLTIMO.

#### PRIMERA PARTE.

INTERROGATORIO GENERAL ACERCA DE LAS CONSECUENCIAS QUE HA PRODUCIDO LA SUPRESION DEL DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA.

#### PRIMERA CUESTION.

*Consecuencias que ha producido la supresion del derecho diferencial de bandera.*

1ª Aumento ó disminucion que han tenido los buques españoles en el movimiento marítimo, como consecuencia de la abolicion del derecho diferencial de bandera, segun los datos que cada informante puede proporcionar, procurando que dichos datos estén relacionados en lo posible con el decenio anterior al principio de la abolicion del derecho diferencial, ó sea de 1859 á 1868, y con el decenio posterior, ó sea de 1869 á 1878; especificando las navegaciones ó parte de ellas que la Marina española haya perdido desde el principio de la abolicion, y las que haya obtenido ó aumentado desde la misma fecha.

2ª Fletes que por término medio se pagaban á los buques españoles en toda clase de navegaciones en los diez años anteriores, y los que se pagan en los diez posteriores al principio de la supresion del derecho diferencial, comparados con los que se pagan y se pagan á los buques extranjeros en los mismos períodos. Facilidades que para encontrar fletes tiene nuestra bandera, comparadas con las que tienen las banderas extranjeras en los puertos que frecuentan.

3ª Pagos, trabas y disposiciones á que se hallaba sometido el buque español en España por todos conceptos, así como en los Consulados de la Nacion en el extranjero, en el decenio anterior al principio de la abolicion del derecho diferencial, y pagos y trabas y disposiciones á que se halla sometido actualmente.

4ª Impuestos á que se hallaban sujetos los buques extranjeros en España antes de la supresion del derecho diferencial, é impuestos á que están sujetos en la actualidad, comparados con los que en los mismos períodos han pagado y pagan los buques españoles en los diferentes puertos extranjeros.

5ª Consecuencias que ha producido la abolicion del derecho diferencial de bandera en el aumento ó disminucion de nuestra Marina mercante, así en lo que respecta al número de buques como á su tonelaje; en la construccion de buques y de máquinas de vapor para los mismos en España; en la importacion en España de buques extranjeros; en la modificacion ó trasformacion de nuestros buques antiguos, introduciendo en ellos adelantamientos y mejoras en cascos y aparejos, y principalmente en sus máquinas para disminuir el consumo de combustible. En la explicacion de esta pregunta podrá

comprenderse un exámen de nuestros diques y varaderos, y podrán presentarse observaciones sobre los estados oficiales de nuestra Marina mercante.

6ª Consecuencias que han producido las franquicias concedidas para atenuar los efectos de la abolicion del derecho diferencial de bandera en el Decreto-Ley de 22 de Noviembre de 1868 á los navieros constructores de buques y fabricantes de máquinas para los mismos, permitiendo la importacion de buques extranjeros en los dominios españoles, mediante el pago de ciertos derechos; la facultad de carenarlos y recorrerlos libremente en cualquier punto extranjero; la libertad de venderlos ó hipotecarlos á nacionales ó extranjeros; la reduccion de la multiplicidad de impuestos á uno solo que se percibe despues de la descarga, y la devolucion de los derechos pagados por los materiales de todas clases, objetos elaborados y pertrechos navales importados del extranjero para la construccion y reparacion de buques y de las máquinas y calderas de vapor marinas.

7ª Consecuencias que han producido en el aumento ó disminucion de nuestra Marina otras medidas independientes y posteriores á la abolicion del derecho diferencial, entre las cuales se encuentra el impuesto de carga.

8ª Consecuencias que ha producido en el fomento del comercio nacional, ó sea en el movimiento de importacion y exportacion, así de las primeras materias como de los demás productos, y en el progreso de nuestras industrias, la abolicion del derecho diferencial de bandera.

NOTA.—En las respectivas contestaciones á las anteriores preguntas debe hacerse la conveniente distincion, cuando se trata de buques, entre sus banderas; entre los de vela y vapor; entre los de madera, hierro y acero; entre los destinados á cabotaje; los destinados á viajes en Europa, con inclusion de las costas de Asia, en el mediterráneo; los de Africa en el mismo mar, y los del Atlántico hasta el cabo de Mogador; los destinados á la navegacion entre España y sus provincias de Ultramar, y los destinados al resto del globo. El tonelaje que ha de ser segun el sistema ahora vigente, si fuese posible; y no siéndolo, con arreglo al sistema antiguo. Tambien se expresará la dotacion de los buques, haciendo distincion entre marineros y maquinistas. En los vapores, al consignar la fuerza de las máquinas, se dirá si es de caballos nominales ó indica los. Al enumerar los cargamentos y fletes, las toneladas serán de carga de 1,000 kilogramos, y se especificará en cuanto sea posible el valor y la clase de mercancías. Tambien se hará enumeracion separada de los buques que entren ó salgan en lastre.

A pesar de los años señalados para los cálculos y períodos indicados para los mismos, podrán los informantes referirse á los años y períodos que juzguen mas á propósito para apoyar sus razonamientos, como podrán escoger una ó varias de las cuestiones presentadas, abandonando las demás.

#### SEGUNDA CUESTION.

*Medidas que pueden adoptarse para el fomento de la Marina mercante y del comercio nacional.*

1ª Estado de la construccion naval en España é importancia de los establecimientos que se dedican á esta clase de industria y á la de máquinas de vapor aplicadas á la navegacion; expresando el número de buques con su tonelaje, el de caballos de vapor de 75 kilogramos que cada uno construya al año. Facilidades y recursos que el país ofrece para las carenas, reparaciones y conservacion de los buques y de sus máquinas y calderas. Procedencia de los materiales, efectos elaborados y pertrechos navales que entran en las construccion, carenas y reparacion de los cascos y máquinas; indicándose cuando las procedencias sean extranjeras, la proporcion en que entran respecto de los similares de produccion nacional y coste respectivo de unos y otros. Jornales de los operarios, facilidad de encontrarlos idóneos y en suficiente número en cada localidad, y relacion que entre sí guardan el coste de los materiales y mano de obra. Coste total de un buque construido en España, con la debida distincion entre vapor y de vela, de hierro y de madera, de

construccion mixta, por tonelada de arqueo total, rematado y listo para salir á la mar, y calculado sobre cinco tipos, á saber: de menos de 50 toneladas de arqueo, de 50 á 250, de 250 á 500, de 500 á 1000, de 1000 en adelante. Las mismas noticias sobre el estado de la construccion en el extranjero. Medidas que podrían adoptarse para el desarrollo de nuestra construccion naval y máquinas de vapor para los buques, así como para fomentar los conocimientos teóricos de ambas industrias.

2ª Importacion de buques extranjeros de todas clases. Derechos de Arancel y manera de aplicarlo. Desarrollo que la importacion ha venido tomando antes y despues de la abolicion del derecho diferencial de bandera. Condiciones de la importacion de buques extranjeros en los diferentes países. Influencia de la importacion de buques extranjeros en la industria naviera y en el comercio general. Medidas que sobre esto podrían adoptarse.

3ª Abanderamiento de buques extranjeros en España y en los Consulados de España en el extranjero. Derechos que se pagan con este motivo. Medidas que podrían adoptarse.

4ª Disposiciones y prácticas á que se halla sometida la formacion y régimen de las dotaciones de nuestros buques. Sueldo de las mismas y sistema de alimentacion, estado de instruccion de Capitanes, Pilotos, Contramaestres, marineros, maquinistas y demás personal de máquinas. Todas las anteriores noticias referentes á los países extranjeros. Disposiciones que podrían adoptarse en esta materia.

5ª Proprietarios y armadores de buques. Exámen de las disposiciones que rigen sobre los mismos. Si sería conveniente autorizar, ó si se debe evitar que los extranjeros sean propietarios de buques españoles, siendo el armador español, y medidas que sobre esto deben adoptarse con aplicacion á las sociedades de navegacion por acciones. Disposiciones de los diferentes países extranjeros sobre esta materia.

6ª Medidas que sería conveniente adoptar respecto á los pagos, trabas y disposiciones que se halla sometido el buque español en España por todos conceptos y en los Consulados de la Nacion en el extranjero. Disposiciones que rigen en la Marina de los diferentes países sobre este punto.

7ª Documentacion de patente Real, roles y demás á que se hallan sometidos nuestros buques, comparado con la documentacion de los buques extranjeros.

8ª Auxilios que la Administracion española presta á nuestros buques y á sus tripulaciones en España y en el extranjero. Disposiciones que rigen esta materia en otros países y medidas que sobre esto sería conveniente adoptar, y muy particularmente sobre la subvencion, conservacion ó aumento de las subvenciones directas é indirectas existentes en la actualidad.

9ª Premio del seguro marítimo en España y en el extranjero. Medidas legislativas que sería conveniente adoptar acerca del seguro marítimo.

10. Mínimum proporcional, segun los diferentes viajes y clases de buques, del flete que necesita cobrar un buque español, y de los que necesita un buque extranjero, segun los diferentes países. Fletes efectivos que alcanzan unos y otros. Influencia de los ferro-carriles en los fletes marítimos.

11. Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la Marina y del comercio nacional sobre derogacion, conservacion, extension ó modificacion en cualquier concepto de las disposiciones de los presupuestos vigentes, en cuanto por su artículo 26 rebajan los derechos á ciertas procedencias en determinados artículos. Resultado que podría dar el restablecimiento de un recargo á las procedencias indirectas de los productos de América y Asia, que estaban recargadas en los Aranceles anteriores á la reforma de 1869. Disposiciones de los demás países sobre esta materia.

12. Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la Marina y del comercio nacional en lo relativo á cabotaje en nuestros puertos de Europa y en los de Ultramar, y disposiciones que rigen esta materia en los diferentes países extranjeros.

13. Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la Marina y del comercio nacional con respecto al derecho

diferencial de bandera en nuestras provincias ultramarinas, y exámen de las disposiciones que rigen en los puertos extranjeros en que se conserve algun derecho diferencial contra España.

14. Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la Marina y del comercio nacional sobre derogacion ó conservacion de las disposiciones de los presupuestos vigentes, en cuanto por su artículo 21 son los buques considerados como de cabotaje para el pago de los impuestos de carga, descarga y pasajeros, en la conduccion directa de mercancías y pasajeros entre la Península y nuestras posesiones de Ultramar. Disposiciones de los demás países que tienen posesiones ultramarinas sobre esta materia.

15. Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la Marina y del comercio nacional en cuanto á que en las expediciones directas de la Península y nuestras posesiones de Ultramar fuesen tambien los cargamentos de los buques considerados como de cabotaje. Disposiciones de los demás países que tienen posesiones ultramarinas sobre esta materia.

16. Medidas que sería conveniente adoptar para el fomento de la Marina y del comercio nacional sobre modificacion y reduccion de los derechos de puerto en nuestras provincias de Ultramar, y sobre hacer mas fácil y breve la carga y descarga de los buques en los principales puertos de las mismas.

17. Exámen de los compromisos internacionales que tiene España con respecto al derecho diferencial de bandera.

NOTA.—Los informantes podrán además exponer cualesquier otras medidas que crean conducentes á los fines de esta informacion.

#### SEGUNDA PARTE.

INTERROGATORIO ACERCA DE LOS VALORES Y CLASIFICACIONES DE TEJIDOS DE LANA.

#### Pregunta 1ª

¿Resume cada una de las partidas en que se halla dividido el grupo 3º de la clase 3ª de Arancel de Aduanas de 1877 los artículos que comprende, en términos de corresponder á la variedad y á la importancia de los tejidos en las mismas enumerados?

2ª

Dado el método y sistema de clasificacion y fijacion de partidas seguidos en el mismo Arancel respecto á los grupos de otras clases de tejidos, ¿concuerdan con ellos el método y sistema adoptados para las partidas de que hoy consta el grupo 3º de la clase 3ª, y bastan las mismas partidas para clasificar bien los tejidos de lana pura ó con mezcla de otras materias? En caso negativo, ¿cuáles habrán de ser las partidas de que deberá componerse este grupo?

3ª

Partiendo del supuesto de ser conveniente la subdivision de alguna ó algunas de las partidas en que se hallan agrupados los tejidos de lana pura ó con mezcla de otras materias, ¿cuáles son las agrupaciones que convendrá hacer para que desaparezcan los perjuicios que se cree causan á los intereses comunes de la industria y del comercio las actuales clasificaciones, y de qué modo se podrán amortizar con lo que es objeto de las preguntas primera y segunda, y con los preceptos de la base 7ª de la Ley vigente de Aranceles?

4ª

¿Qué ventajas ó qué inconvenientes ofrece la clasificacion actual de los tejidos de lana en general para la fijacion equitativa de los valores con arreglo á la expresada base 7ª de la Ley vigente de Aranceles?

5ª

Dentro de la clasificacion arancelaria actual de los tejidos de lana, ó dentro de la que se proponga, ¿cuál es la especie de mas abundante importacion de cada partida?

6ª

Suponiendo que no exista medio alguno irrecusable de averiguar cuál es el género de importacion mas abundante entre los